

A31 bis

Bon constat, mauvaises solutions

Doutes et critiques face à un projet dépassé

A31 bis

Bon constat, mauvaises solutions

La voiture : un luxe aux impacts importants

- pollutions : particules fines, co2, métaux lourds
- bruit
- dépendance énergétique
- coût important d'achat du véhicule
- coût du carburant, de l'entretien, de l'assurance
- accidents
- perte de temps
- stress
- sentiment d'insécurité

Le pétrole : une énergie en raréfaction

Les sources d'hydrocarbures conventionnels sont en voie d'épuisement. Cet épuisement est la chance de changer la société vers une société sobre et économe qui permettra d'éviter les pires impacts des changements climatiques. L'autre choix est d'exploiter les hydrocarbures non conventionnels au prix de changements climatiques et de la pollution de l'eau, de l'air et de la terre.

Le bon diagnostic, le mauvais traitement

Donne-t-on à une personne dépendante ce qu'elle souhaite? Non, on la sevre petit-à-petit.

Les différents documents disponibles ne font qu'effleurer les solutions alternatives, je demande que ces alternatives soient analysées sérieusement, en termes de coût, d'emploi, d'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement.

On ne peut avoir un débat sur base de documents orientés.

Pourquoi ce rapport?

Ce rapport a pour but de nuancer les arguments en faveur du projet dit A31 bis.

Je suis un écologiste convaincu par la nécessité d'une transition énergétique.

En cela, le tout-routier n'est pas un choix d'avenir.

Auteur

Florian CHARLET

Chargé des questions énergie pour l'association APEQUA
apequa.org

Coordinateur du Groupe Local de Greenpeace à Nancy et Metz

Mon point de vue m'engage personnellement et non les associations dont je suis membre.

Version 2
19/05/2015

Saturation de l'A31 : une réalité ou un mythe?

Les chiffres clés :

- 80% du trafic est des véhicules légers
- le taux de remplissage des véhicules légers est de 1,1 personne
- une voie permet d'écouler 2 000 véhicules par heure
- il avait été dit en 2003 que la saturation serait en 2010

L'augmentation du trafic : un échec

Pour les raisons évoquées en introduction, la voiture et plus particulièrement le transport individuel est à limiter fortement. L'augmentation des capacités n'est qu'une fuite en avant.

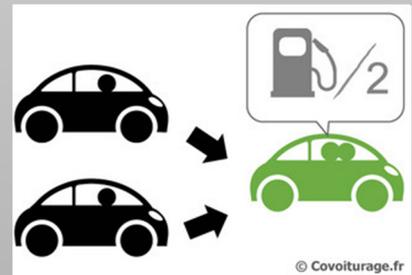
Le co-voiturage : la solution non étudiée

Le taux de remplissage moyen étant de 1,1 personnes par véhicule, un doublement de ce taux permet de diviser par 2 le nombre de véhicule léger.

Un taux de 2,2 n'est pas utopique sachant qu'une voiture classique peut contenir 4 à 5 personnes.

Pistes pour développer le co-voiturage :

- création de parkings de milliers de places avant et après chaque ville
- péage gratuit pour les voitures ayant plus de 1 personne à bord
- voie de gauche à 110km/h réservée aux voitures ayant plus de une personne à bord et aux bus, voie de droite à 90km/h
- partenariat avec des sites et applications dédiées
- communiquer sur la division des coûts d'entretien, de carburant, d'achat de véhicules



Les transports en commun : un gisement d'emplois non délocalisables

La création de l'A31bis créera certes des emplois mais temporaires et pouvant facilement être sous-traités par des employés des pays à bas coût salarial. Miser sur les trains, les bus, voire les VTC permet de créer de l'emploi durable.

Pistes pour développer les transports en communs :

- parkings "park and ride" près des gares et des arrêts de bus, parking gratuit inclus dans l'abonnement
- péage gratuit pour les bus
- voie de gauche à 110km/h réservée aux voitures ayant plus de une personne à bord et aux bus, voie de droite à 90km/h
- augmentation de la fréquence plutôt que de la capacité afin de limiter les temps d'attente



Le multimodal : solutions pour le transport de marchandises

Le trajet de la gare ou du port vers le point de livraison serait toujours assuré par camion. L'avantage est une relocalisation du travail, les chauffeurs pourraient rentrer chez eux après une journée et cela éviterait que les chauffeurs étrangers soient en concurrence déloyale avec les chauffeurs français.



Relocalisation de l'économie

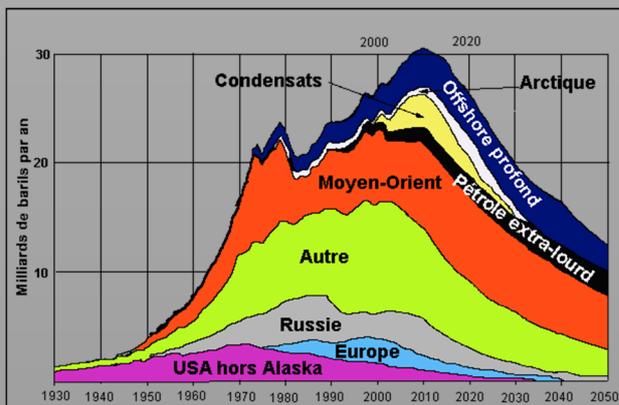
L'A31bis mise tout sur l'aspiration des forces vives de la Lorraine par le Luxembourg, or ce pays a un risque important de perte de compétitivité suite à la fin du secret bancaire et à une possible harmonisation des politiques fiscales européennes. Si l'emploi au Luxembourg chute, il sera plus facile de réduire les transports en commun que de maintenir une infrastructure surdéveloppée.

Lisser les pointes

Interdire les camions en heures de pointe.

Un partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg pour développer le télétravail et les horaires décalés permettrait de réduire l'impact des heures de pointe.

Coût du pétrole : la variable inconnue



Actuellement le pétrole est bon marché en comparaison à l'immense service qu'il nous rend. Le scénario de l'augmentation très importante du prix n'a pas été pris en compte. Si le litre de carburant passe à 5€, le co-voiturage et les transports en communs seront fortement sollicités.

Les terres agricoles : une nécessité pour le futur

L'agriculture actuelle est fortement dépendante du pétrole : engrais, pesticides, machines agricole, import-export... Or, sans ce pétrole une relocalisation de la production alimentaire serait nécessaire. Si les champs sont

transformés en routes ou zones commerciales, la production alimentaire locale n'est plus possible.

Je souhaiterais un arrêt de l'expansion urbaine et une densification forte de l'habitat.

Accidentologie¹

Le taux d'accidents augmente avec le nombre de voies de manière significative.

Conclusion

L'A31bis ne doit pas se faire :

- L'agent doit être investi dans le fret ferré et fluvial, les transports en commun et le co-voiturage, pas dans des infrastructures routières
- Les terres agricoles doivent être protégées
- Les alternatives doivent être étudiées sérieusement avant de se lancer dans un projet
- Seules les améliorations environnementales sont à effectuer

Si le projet devait se faire :

- Entre Thionville et Luxembourg, serait-il possible d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence et le petit terre-plein central pour faire la 3^{ème} voie ?
- Pour la liaison Gye-Dieulouard, la solution 4 est préférable, ne serait-il pas possible de simplement améliorer la RD611 similairement à la RN431 ?
- Ajouter des contrôles effectifs afin que les vitesses soient respectées (radars de tronçons) et que les PL ne doublent pas
- Interdire les PL en heure de pointe, lisser la pointe

¹ Étude accidentologique des VRU A françaises (CERTU 2011)